

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
3 NOVEMBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Venezia:

"...**Concessioni, caso anche a Venezia...**"(L'Avvisatore Marittimo)

"...**Nasce Venice Maritime Cluster...**" (MF)

Genova:

"...**Costi e promozioni., il Mef non molla la presa...**"(The Medi Telegraph)

"...**Autonomia in Liguria...**" (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...**European European Shippers' Council Maritime 2017...**"

(La Gazzetta Marittima)

La Spezia:

"...**Spezia Community portuale...**"(Il Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...**Bacini, rimpalli infiniti...**" (La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...**Aferpi, il ministro temporeggia...**" (Il Telegrafo)

Ancona:

"...**Confronto AdSP Confindustria Marche...**"

(L'Informatore Navale, Ferpress, Il Messaggero Marittimo, Il Corriere Marittimo)

Brindisi:

"...**Andare oltre le Zes...**"

(La Gazzetta di Brindisi, Brindisi Cronaca, Brindisireport)

Gioia Tauro:

"...**Ai nastri le speciali...**" (Italia Oggi)

Messina:

"...**Cantieristica navale...**"(Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...**Merci in calo...**"(L'avvisatore Marittimo)

"...**campagna sul traghetto...**"(Quotidiano di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Concessioni, caso anche a Venezia

Il manager del terminal rinfuse contesta la legge di riforma che ha escluso le imprese dai Comitati

GENOVA. «Fra 5-6 anni spiega Franco Corradi, consigliere d'amministrazione del Terminal rinfuse di Venezia le concessioni di alcuni grandi terminal del porto, fra cui il nostro, scadranno. Per programmare gli investimenti abbiamo fatto domanda all'Autorità di sistema portuale sulla possibilità di prorogare quella data, ma la risposta di cui abbiamo bisogno non è arrivata». Il terminal, che fa capo al gruppo belga Euroports, apre il caso concessioni anche nel porto della Laguna. Altri terminal di cui scadrà la concessione sono Vecon (gruppo Psa-Sinport) e Tiv (gruppo Aponte). «Per noi il problema non c'è, ogni cosa a suo tempo», afferma dal canto suo Gilberto Danesi, numero uno di Sinport in Italia, che non raccoglie l'allarme di Trv. Il caso del rinnovo delle concessioni ha già fatto discutere nei porti di Trieste e a Genova. Nel primo, l'Authority ha risposto positivamente a richieste di ampliamento delle concessioni di alcuni terminal, provocando anche un'indagine della Commissione europea che alla fine ha dato il nulla osta all'operazione. A Genova i terminalisti hanno dovuto attendere qualche mese di più, ma alla fine sono stati anch'essi accontentati. A Venezia la scadenza si avvicina e Corradi sottolinea come cinque anni non siano tanti, considerando che eventuali investimenti potranno essere ammortizzati soltanto in un periodo più lungo. «Se un'impresa vuole investire a Venezia seriamente, ad esempio sei milioni di euro in una gru oppure in magazzini, come può farlo se non ha certezze? Questo è un problema di cui non si è tenuto conto da parte di chi ha varato la recente riforma portuale della legge 84». Nel mirino di Corradi c'è il nuovo comitato di gestione, all'interno del quale ci sono i rappresentanti delle amministrazioni pubbliche, ma non quelli delle imprese private e dei sindacati. Una misura decisa per evitare conflitti di interesse, ma che secondo gli operatori privati, a cui è assegnato un ruolo consultivo nei tavoli di partenariato, frenerebbe l'operatività delle Authority. «E senza terminalisti - continua il manager - un porto non lavora. Il tavolo di partenariato non conta nulla». Corradi lamenta come la mancanza di certezze anche sul futuro della concessione stia impedendo lo sviluppo del terminal. «Abbiamo carenza di spazio, abbiamo dovuto rigettare l'arrivo di derrate che se ne sono andate in altri porti. Ad esempio quest'anno un carico di granaglie che Marghera ha perduto. Dobbiamo rifiutare nuovi traffici. Per noi il problema è lo spazio, anche se abbiamo fatto di tutto per ottenerlo». Il

- segue

terminal rinfuse di Venezia aveva fatto richiesta nel 2016 di ottenere almeno una parte di 50 mila metri quadrati dell'ex-terminal Multiservice, messi in gara dall'Authority e assegnati poi al terminal Tiv. «Avevamo bisogno di spazi. L'Autorità portuale di allora se ne lavò le mani. Adesso c'è l'Autorità di sistema portuale, ma continuiamo a non avere possibilità di ampliamento. Bisogna che l'Authority vada più a fondo nei problemi. Oltre a presentare i piani di sviluppo (lo scorso 13 ottobre il Comitato di gestione ha approvato il piano operativo triennale 2018-2020, ndr), deve dare anche risposte alle richieste degli operatori che possono portare nuovo traffico». Terminal rinfuse Italia, la società che controlla il terminal di Venezia, fa capo a Euroports. Ha praticamente abbandonato l'attività a Savona con la chiusura della centrale elettrica, mentre lo sviluppo del progetto Maersk a Vado ha tolto la possibilità di avere banchine per il carbone. Resta soltanto un terreno di 200 mila metri quadrati di proprietà, che è stato messo in vendita. A livello internazionale, Euroports è al centro di rumors che vedono prossimo un cambiamento nella composizione societaria. A metterlo in vendita, per un valore stimato di un miliardo di euro, sono gli attuali proprietari, i gestori di fondi Brookfield Asset Management, Antin Infrastructure Partners e Arcus Infrastructure Partners. Euroports ha 22 terminal in Europa e 3 in Cina e movimentata circa 46 milioni di tonnellate all'anno, in particolare general cargo e rinfuse secche.

NONSOLOMARE

A VENEZIA NASCE VENICE MARITIME CLUSTER

■ Al via a Venezia il neonato Venice Maritime Cluster, associazione che, ispirandosi alla recente riforma di sistema portuale, vuole rappresentare le imprese e le associazioni di categoria del settore dell'economia marittima e portuale lagunare, proponendosi come interlocutore unico all'Autonità di Sistema Portuale di Venezia. Soci fondatori di Venice Maritime Cluster sono Unione Piloti, Upa Confartigianato Città Metropolitana di Venezia, società Rimorchiatori riuniti Panfido, Associazione agenti e mediatori marittimi della provincia di Venezia e Interporto di Padova. Presidente sarà Giuseppe Orrù, vicepresidenti Salvatore Mazzocca e Paolo Tonolo, mentre segretario è Paolo Malaguti.

Costi e promozioni, il Mef non molla la presa sull'Authority di Genova / IL CASO

Genova - Il ministero dell'Economia insiste: «Situazioni illecite, i soldi vanno restituiti».



Genova - Ancora 23 domande a cui rispondere per fare chiarezza su alcuni aspetti della gestione dell'Autorità portuale di Genova ai tempi di Luigi Merlo (ex presidente che contattato dal *Secolo XIX* non commenta «perché - dice - non sono in possesso del documento») e Giambattista D'Aste (ex segretario generale).

Sono tutti rilievi che il ministero e dell'Economia e delle Finanze continua a muovere, dopo la relazione degli ispettori di due anni fa e le risposte fornite da Palazzo San Giorgio a novembre dell'anno scorso. Perché, scrive il Ragioniere dello Stato **inviando i rilievi anche alla Procura generale delle Corti dei Conti per la Liguria**, quei chiarimenti inviati da Genova «non possono essere ritenuti esaustivi». Si tratta di rilievi soprattutto amministrativi e che colpiscono anche alcuni dirigenti, con possibili conseguenze per i dipendenti. In particolare il Mef punta il faro sulla gestione del personale: sulle «irregolarità varie, riguardanti il trattamento giuridico ed economico» la lettera conferma «il divieto di riconoscere i benefici economici e le progressioni di carriera ai dipendenti»; chiede di «ricevere notizie sull'esito del riesame delle singole posizioni sui superminimi ai dipendenti e infine bacchetta l'Authority sulla «monetizzazione delle ferie riconosciuta alla dirigenza»: «le motivazioni espresse nei decreti» spiegano dalla Ragioneria «non risultano idonee ad autorizzazione le erogazioni».

Trasferte strapagate

L'Authority aveva provato a giustificare, nelle controdeduzioni scritte dall'ex segretario generale Sandro Carena durante il commissariamento affidato

- segue

all'ammiraglio Giovanni Pettorino, l'indennità che i dirigenti percepivano per le missioni all'estero e che erano finite in uno dei molti capitoli della relazione degli ispettori di due anni fa. Ma alla Ragioneria non sono bastate: «Le giustificazioni addotte non risultano accoglibili». Qui lo scontro è netto: i viaggi compiuti negli ultimi anni, per i quali sono state liquidate superindennità o diarie extra-stipendio, vanno restituite. Nel mirino erano finite, ad esempio, le diarie per la "missione" di Atene (293,51 euro extra al giorno), San Paolo del Brasile (diaria di 508 euro), Ashdod (Israele, indennità di 336,44 euro), Barcellona (indennità 189 euro), Bruxelles (indennità 250 euro), nuovamente San Paolo (indennità 417,75 euro). E la conclusione è sempre la stessa: «Si invita codesta Autorità a procedere al recupero delle somme indebitamente corrisposte».

Un'urgenza durata due anni

Il ricorso alla «procedura negoziata» per il ripristino di un cassone del molo sottoflutto di Miltedo per ragioni d'urgenza - come scritto nelle giustificazione inviata dall'Authority - infastidisce la Ragioneria che rileva come la procedura sia stata «avviata nel luglio 2013, quando i danneggiamenti...erano già noti da dicembre 2011, come da relazione tecnica». E ancora sulla proroga del «servizio di monitoraggio e controllo della torbidità delle acque» affidato all'Università di Genova, la Ragioneria demolisce la giustificazione fornita dall'Authority: è «solo una supposizione quella che i costi sarebbero lievitati in maniera esponenziale» se non si fosse concessa la proroga dell'incarico. Per questo «si confermano le irregolarità relative alla proroga contrattuale». Infine la sentenza: questo comportamento ha inciso «in modo rilevante sulla notoria violazione della libera concorrenza».

Il pasticcio delle partecipate

La vicenda Finporto occupa diversi rilievi - sia per i lavoratori che per la cessione delle quote - così come la Ragioneria chiede «notizie» delle gare per la cessione delle quote della «Porto Antico e delle Riparazioni Navali». Sono i due capitoli più "politici" della lettera, in mezzo ad un mare di rilievi amministrativi.

Il Secolo XIX

LA CAPOGRUPPO DEM: NO AL REFERENDUM, SÌ ALLA TRATTATIVA

Autonomia in Liguria, il Pd a Toti: eccole condizioni per collaborare

Paita: «Disponibili ma vanno rivisti i numeri, così non funzionerà»

GENOVA. «Se Toti fa sul serio, senza richieste esagerate o tentazioni referendarie, siamo pronti a sostenerlo sull' autonomia. Ma prima deve chiarire, anche con la sua maggioranza». L' apertura, questa volta, arriva dal Pd e dalla capogruppo Raffaella Paita, che fu avversaria proprio di Toti nella corsa a governatore. Sulla via ligure all' autonomia il presidente ligure ha puntato parecchie fiches, e cerca una via di mezzo tra le dimostrazioni "plebiscitarie" di Veneto e Lombardia e la trattativa soft dell' Emilia Romagna.

Il tema, Toti ne è conscio, è politicamente delicato. E la Liguria potrebbe avere una carta in più da giocare, al tavolo con il governo, se avesse un "mandato" votato ad ampia maggioranza dal consiglio regionale. Le sponde possibili, sul tema, sono due: il Movimento Cinque Stelle spinge per il referendum anche in Liguria, come vorrebbe la Lega.

Il Pd, invece, invita a una contrattazione puntuale e molto specifica con Roma, centrata sul tema della portualità.

«Noi siamo disposti a sostenere una trattativa col governo sull' articolo 116 della Costituzione sulla scorta dell' Emilia Romagna, - spiega Raffi - in stile Zaia (che costerebbero non pochi soldi alle casse liguri), della vicepresidente della Giunta ligure Viale e dell' assessore Rixi. Quindi, prima di tutto, Toti chiarisca qual è la posizione della sua maggioranza». Per quanto riguarda il nucleo forte delle richieste possibili, ossia il mantenimento sul territorio di una parte dei soldi incassati dallo Stato per i traffici in transito dai porti liguri, il Pd pone i propri paletti: «Vogliamo sapere qual è la strategia autonomista da adottare e cioè cosa chiedere materialmente al governo e quale progetto abbia il governatore. L' idea di Toti di trattenere, in Liguria, il 10% della tassazione portuale rischia di far naufragare la trattativa e di non portare alcun frutto». Secondo la capogruppo del Pd si tratta di una richiesta che porterebbe solo un irrigidimento: «Tra accise e Iva, infatti, la nostra regione produce un gettito portuale pari a circa 6 miliardi l' anno: il 10% significherebbe 600 milioni di euro, una cifra che sarà difficile poter trattenere nei nostri confini ogni 12 mesi. Se tutte le regioni chiedessero il medesimo trattamento lo Stato dovrebbe rinunciare a 24 miliardi l' anno: una cifra superiore alla manovra 2017.

- segue

Ed è chiaro che, a quel punto, la trattativa finirebbe ancora prima di iniziare. Alla Liguria basterebbe il 2-3% del gettito dei suoi porti, finalizzando questa richiesta di autonomia alla realizzazione di opere infrastrutturali di interesse nazionale e internazionale, come il raddoppio del ponente, la diga di Genova e la Pontremolese, i cui lavori potrebbero essere seguiti da un commissario ad hoc, dopo il via libera da parte della Conferenza Unificata e del CIPE. In questo modo l'impatto sulla finanza pubblica sarebbe limitato a opere comunque di competenza dello Stato e le approvazioni nazionali costituirebbero una garanzia».

In attesa che decolli (o venga accantonato) il dialogo tra i partiti, Toti ha deciso di muoversi dal punto di vista tecnico e ha fissato per la prossima settimana una riunione con gli assessori Rixi e Viale, il presidente dell'Autorità portuale Paolo Emilio Signorini e il suo direttore generale Pierpaolo Giampellegrini.

Il Secolo XIX

Sindacati contro Torzetti (Cisl)

GENOVA. I segretari generali di Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti, con una nota congiunta, hanno preso le distanze ieri dalle dichiarazioni rilasciate al Secolo XIX da Ettore Torzetti (Cisl) in merito al lavoro in porto a Genova. Torzetti aveva difeso le posizioni di Luca Becce (Assiterminal).

The Medi Telegraph

Lavoro in porto, la Cisl "sconfessa" Torzetti

Genova - Il responsabile nazionale dei porti difende Becce (Assiterminal), ma il segretario ligure della Fit sta con i colleghi di Cgil e Uil.



Genova - «I segretari generali di Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti, ritengono utile ed indispensabile precisare, alla luce degli articoli apparsi sulla stampa odierna, che esiste una forte unità tra le tre organizzazioni sindacali sulla progettualità e sulle proposte già ribadite in più occasioni». I tre segretari regionali Enrico Poggi (Cgil), Mauro Scognamillo (Cisl) e Roberto Gulli (Uil) firmano il comunicato di "sconfessione" delle dichiarazioni che Ettore Torzetti, coordinatore nazionale porti della Cisl, [rilasciate al Secolo XIX/TheMediTelgraph](#). Torzetti aveva difeso Luca Becce, non condividendo un comunicato che conteneva «attacchi personali» e aprendo alla nascita di un'agenzia dei lavoratori portuali per la Culmv.

«Noi non intendiamo in alcun modo spaccare il fronte sindacale in questo momento - precisa Scognamillo - e ribadiamo che siamo indisponibili ad uno spacchettamento della Culmv». Dal compagno di sindacato arriva quindi una sconfessione delle dichiarazioni di Torzetti: «Quelle sono opinioni di un esponente nazionale del sindacato. Noi non le condividiamo e siamo uniti con Cgil e Uil in questa difficile partita sul lavoro in porto»

Nel comunicato si sottolinea «La necessità di prendere posizione su temi da noi tutti considerati non condivisibili rispetto alle dichiarazioni di Assiterminal sul modello dell'art. 17 e che portano solo ed esclusivamente tensioni tanto improprie quanto inutili all'interno del porto di Genova. Unitariamente riteniamo che oggi il nostro porto abbia assolutamente bisogno di serenità operativa al fine di trovarsi pronto e coeso rispetto alle sfide future».

Toti: «I nostri porti devono essere più autonomi»

GENOVA. «Il primo sistema portuale italiano è quello ligure, non è accettabile che i nostri scali siano in fondo alla lista dei contributi pubblici». Lo ha detto, in un'intervista al Secolo XIX, il governatore della Liguria Giovanni Toti che si dice pronto a aprire con il governo una trattativa sull'autonomia per ottenere più fondi per i porti e per l'aeroporto. Toti ricorda che il sistema portuale che comprende gli scali di Genova, Savona e La Spezia «è il primo in Italia per numero di merci e passeggeri movimentati ogni anno. Il gettito che arriva da questi traffici in buona parte deve restare sul territorio». Le Authority, così come sono «non riescono a essere pienamente efficienti. Per questo motivo credo che questi enti debbano essere trasformati in società per azioni controllate dal pubblico con maggiori poteri da concedere alle Regioni. Su questo argomento - ha detto Toti - discuterò con il ministro Delrio». Il governatore ha sottolineato che, per quanto riguarda il pieno controllo sulle entrate che arrivano dall'Authority Genova-Savona e dal porto della Spezia «chiediamo ciò che ci spetta. Gli investimenti del governo devono essere proporzionali ai benefici che uno scalo dà all'economia del Paese». Toti poi annuncia di aver «registrato un'apertura del ministro Delrio» sulla questione della regionalizzazione di porti e aeroporti: «Penso - ha detto - che si possa aprire una trattativa». Autonomia dunque ma non solo per porti e aeroporti: «nei prossimi giorni ha detto Toti - partirà un gruppo di lavoro tecnico che vorrei bipartisan. Quanto ai temi su cui trattare la maggiore autonomia penso al turismo, all'ambiente e all'urbanistica». «Il porto di Genova deve essere molto più autonomo di quanto è adesso, dev'essere in grado di prendere decisioni e di gestire le risorse economiche che nascono al suo interno», ha commentato il sindaco Marco Bucci.

Tocca a Genova l'European Shippers' Council Maritime 2017

GENOVA Si svolgerà a Genova il 29 novembre l'ESC Maritime Day, il meeting annuale dell'European Shippers' Council, l'associazione europea che aggrega gruppi industriali e della grande distribuzione, mirata a sviluppare servizi e infrastrutture logistiche a favore dei loro associati. Sarà un appuntamento ricco di convegni e incontri di networking promosso da Spediporto, organizzato da Clickutility Team e dall'European Shippers' Council, con il contributo della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale che si svolgerà a Palazzo San Giorgio. La passata edizione, svoltasi a Barcellona, ha visto la partecipazione di oltre cento stakeholder e si è focalizzata sull'analisi degli scenari attuali restituendo il punto di vista unico degli shippers europei come base di partenza per delineare gli obiettivi futuri in vista di un confronto a livello mondiale. Quest'anno il Consiglio ha scelto Genova come sede del proprio meeting annuale in virtù della maggiore importanza che lo sviluppo dei corridoi logistici verso il Sud sta assumendo per tutta la categoria. ESC European Shippers' Council è l'associazione europea che rappresenta gli interessi logistici dei costruttori, rivenditori e grossisti, denominati collettivamente come shippers. Tra i principali obiettivi di ESC: promuovere servizi trasporto merci efficienti e competitivi per via marittima, stradale, ferroviaria e fluviale per migliorare la competitività di aziende che svolgono attività in Europa; mantenere un dialogo con le istituzioni di settore in seno alla Comunità Europea; rappresentare gli interessi del settore dei trasporti europei con IGO e ONG; agire come organo preminente per liberalizzare e deregolare i mercati delle spedizioni di linea; sviluppare le best practice di settore; proseguire la liberalizzazione delle ferrovie europee.

La distribuzione delle scarse risorse ai porti del Sud pone grossi interrogativi **Forte interesse della Community Spezia su proposta Toti** **«i soldi prodotti dai porti della Liguria restino in Regione»**

LA SPEZIA - La Port Community La Spezia che riunisce le associazioni degli spedizionieri e degli agenti marittimi, esprime pieno sostegno alla sfida lanciata dalla Regione Liguria, per garantire ai porti liguri (che producono la quota più consistente del gettito Iva, delle tasse portuali e dei dazi versati nelle casse dello Stato), una marcata autonomia finanziaria nell'utilizzo di queste risorse.

Dieci anni fa a Milano i porti liguri avevano presentato uno studio condotto dal Ceret Bizzoni che per la prima volta aveva evidenziato l'enorme gettito prodotto dai tre scali marittimi della regione e lo squi-

(continua a pagina 2)

Forte interesse

librio clamoroso fra quanto questi porti pompavano in termini di Iva sulle merci all'import, dazi doganali e tasse, e quanto invece ottenevano dallo Stato per finanziare la manutenzione o la realizzazione di nuove infrastrutture. Infrastrutture che avrebbero permesso di aumentare il traffico e quindi di tradursi in un ulteriore gettito.

Le categorie imprenditoriali avevano sostenuto quella battaglia e più di recente avevano affiancato anche Assoporti, allora guidata da Pasqualino Monti, nel tracciare una riforma portuale che garantisse una forte autonomia finanziaria delle singole Autorità portuali e quindi evitasse la consueta distribuzione a pioggia dei fondi alimentati da pochi porti.

«La riforma - afferma Alessandro Laghezza a nome della Community portuale di La Spezia - ha tradito queste aspettative e la distribuzione, alla quale stiamo assistendo in questi giorni, della quasi totalità delle scarse risorse disponibili ai porti del sud, ripropone interrogativi sconcertanti, materializzando i fantasmi di un ritorno al passato».

«La Community di La Spezia - conclude Laghezza - esprime quindi un forte interesse anche per la proposta del presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, in merito a una differente configurazione delle Autorità portuali e a un'eventuale loro trasformazione in Spa dotate di forte autonomia e agilità gestionale». Intervenendo in questo modo anche sulla inadeguata capacità di impiego da parte delle Autorità di Sistema portuale delle risorse già a loro disposizione.

Bacini, rimpalli infiniti eppure si potrebbe

L'analisi dell'ex segretario generale dell'Authority sottolinea l'opportunità di un intervento dell'AsDP per ricalibrare la vecchia gara e accelerare il ripristino del bacino maggiore. Le ipotesi giuridiche

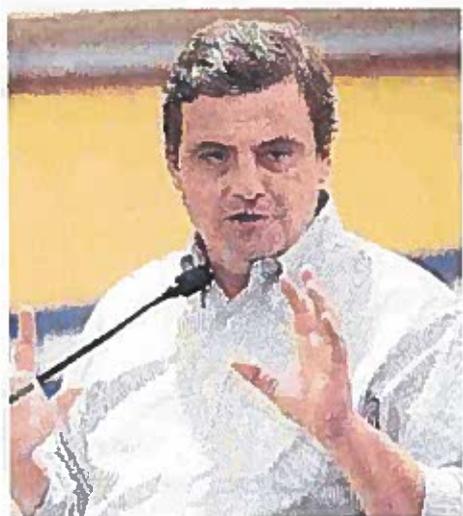
LIVORNO Gentile direttore ci scrive l'avvocato Giorgio Gionfriddo, già segretario generale dell'Authority labronica nuovi vincoli, come se non bastassero i precedenti, imprigionano il bacino galleggiante Mediterraneo ed in particolare il relitto dell'Urania, destinato, suo malgrado, a tenere, in certo senso, sequestrato il bacino su cui è adagiato, quest'ultimo a sua volta ormai da tempo dissequestrato dalla Magistratura. Il nuovo sequestro è virtuale e non giudiziario, come subito si è ben compreso, ma non per questo meno efficace, perché quando sui sinistri intervengono le assicurazioni l'esperienza ci ricorda che le situazioni si complicano. Si complicano a maggior ragione quando, con reciproci addebiti di responsabilità, il coinvolgimento assicurativo deriva da un P&I londinese. Si aprirà una nuova fase giudiziaria, questa volta non in sede penale, pur tuttavia con tempi indefiniti ed imprevedibili? Sta di fatto, come riportato di recente su queste colonne, che il P&I abbia rifiutato l'abbandono della nave da parte dell'armatore dell'Urania, atto che finalmente avrebbe consentito con la collaborazione della Benetti il trasferimento a terra del relitto e la conseguente liberazione del bacino. Qualche mese fa, il 29 marzo scorso, la Gazzetta Marittima da lei diretta ebbe la cortesia di pubblicare una mia lettera sul tema dei bacini di carenaggio, nella quale prospettavo un'ipotesi, a seconda dei punti di vista, abbastanza ardita, ma secondo me, rispettosa nei contenuti dei termini di legge. Il contributo che intanto essenzialmente puntava alla riattivazione del bacino grande in muratura, con annullamento della gara ora congelata, considerate le difficoltà indotte dal sinistro avvenuto nell'estate del 2015 sul bacino galleggiante si basava in sintesi sui seguenti presupposti. 1) La riconsiderazione di un bando emanato oltre due anni fa per l'affidamento dei due bacini sulla scorta di una normativa sui contratti pubblici di cui al D. Lgs. n. 163/2006, superata da tempo dal nuovo codice di cui al D. Lgs. n. 50/2016. Legittimamente potrebbe aver seguito la gara pubblicata il 27.03.2015 se il relativo procedimento avesse attualmente il suo corso naturale con fisiologica successione degli atti procedurali. Non ha invece senso perseguire la gara secondo la vecchia superata normativa se la relativa procedura è sospesa, praticamente a tempo indefinito. 2) La sospensione della gara è diretta conseguenza del danneggiamento subito dal bacino

- segue

galleggiante a causa del sinistro del 25.08.2015. A distanza di oltre sette mesi dal dissequestro giudiziario del bacino (6.03.2017), ancora non risultano definiti i tempi di rimozione del relitto dell'Urania: atto preliminare ai successivi adempimenti tecnico-amministrativi per la rimessa in pristino stato della struttura del bacino, per la quale lo stesso presidente dell'A.d.S.P., all'atto della sua nomina ebbe a valutare ufficialmente tempi non inferiori a due anni. Dopo di che si sarebbe potuto rimettere in moto il meccanismo della procedura di gara. Eravamo sul piano della prospettazione e di una aspettativa orientativa, ma tuttora non risulta possibile la formulazione di una vera e propria previsioni, se non di un cronoprogramma. 3) La A.d.S.P. di nuova istituzione, in un ambito di opportuna valutazione amministrativa dei precedenti atti, avrebbe la facoltà di porsi in discontinuità con i percorsi tracciati dalla soppressa Autorità Portuale, con riguardo ai contenuti del P.R.P. riguardanti in particolare la cantieristica navale. Ciò alla luce di un nuovo giudizio dell'intera congiuntura creatasi, anche per superare l'attuale situazione di stasi operativa delle strutture e di crisi occupazionale del settore delle riparazioni, recuperando il tempo perduto, sia pur per eventi eccezionali. 4) Peraltro, lo stesso P.R.P., sul medesimo tema, conferma la volontà di non compromettere l'eventuale futuro ripristino del bacino grande in muratura per le funzioni proprie di progetto. Si rende quindi possibile e vi è spazio per la promozione di un adeguamento tecnico funzionale nelle more di una procedura di modifica del Piano Regolatore. 5) Autorevoli segnali suggeriscono che sono superabili, con le più aggiornate tecniche, le incompatibilità ambientali createsi con le attività turistico immobiliari presenti nel porto: le possibilità di interventi tecnici sulle navi in riparazione superano in termini di impatto ambientale quelle di venti anni fa. Mi riferivo non solo al parere espresso in diverse sedi (da ultimo in un incontro del 13 gennaio scorso), da un appassionato ex gestore del bacino in muratura quale è Adalberto Roncucci, ma anche alle realtà presenti nei porti nord europei, spesso per altri motivi presi ad esempio di efficienza e di aggiornamenti infrastrutturali. I bacini non solo per loro naturale funzione si inseriscono in un contesto portuale, ma tuttavia ordinariamente non sono collocati in siti isolati, quali cattedrali nel deserto, ma con i dovuti innovativi presidi tecnici (non necessariamente cappottoni, come tempo fa venne prospettato in uno studio come soluzione unica ma di dubbia compatibilità ambientale), pur sempre posti in relazione di contesti urbani o urbanizzati. In Europa, ricordiamo, esistono complessivamente ben 400 bacini di carenaggio, basta guardarsi intorno. Fatte queste premesse, si considera che il congelamento, in pratica sine die, della procedura di gara per l'assegnazione dei due bacini non coinvolge semplicemente l'istituzione di un rapporto concessorio come altri ordinariamente che, per quanto importante, è finalizzato a singola iniziativa imprenditoriale. Si tratta di ben altro, e cioè della ripresa dell'attività di un intero settore economico portuale di rilevanza cittadina (per non dire nazionale), perché l'assegnazione dei bacini racchiude in sé la rinascita completa di una attività industriale che dagli inizi degli anni settanta dello scorso secolo ha caratterizzato il nostro porto. La attuale chiusura dell'uso dei bacini di carenaggio si evidenzia in una fase della storia cittadina che qualifica negativamente l'economia del territorio quale area di crisi complessa, con vistose recessioni occupazionali, per le quali si sono spesi fiumi di parole giustamente, ma senza risvolti concreti a livello politico e sindacale. A questo proposito, giova chiedersi: quale esito ha avuto la Mozione n. 634 approvata nella seduta del Consiglio regionale del 1° febbraio 2017? Si ricorda che tale atto impegnava la giunta regionale a convocare il presidente dell'Autorità Portuale di Livorno (oggi A.d.S.P.) per conoscere lo stato dell'arte della situazione dei bacini ed a sollecitare tutte le autorità competenti affinché valutando l'effettiva sostenibilità o meno della revisione dei vincoli sull'utilizzo del Bacino in Muratura, come richiesto da alcune realtà produttive, e tenendo conto della gara in atto e del piano regolatore vigente, si torni al più presto alla piena funzionalità dei bacini di carenaggio. A questo punto, (repetita iuvant? Non è pacifico, ma chissà), mi pare possibile la valutazione discrezionale, da parte della presente amministrazione portuale, nell'ambito di una giustificata discontinuità rispetto a trascorse decisioni, motivata anche dall'importanza degli interessi collettivi coinvolti, lo spiegamento di un colpo d'ala (nel precedente intervento parlavo di libertà di pensiero) che superasse l'impasse tecnico amministrativo verificatosi,

- segue

non certo per responsabilità della stessa Autorità di Sistema. In alternativa alla lenta prosecuzione del percorso amministrativo di gara, irto di ostacoli ed incerto nei tempi di soluzione, si può immaginare l'uso dello strumento normativo rappresentato dall'art. 11 della L. 241/1990 (legge sul procedimento amministrativo) che prevede che l'amministrazione procedente può concludere senza pregiudizio dei diritti dei terzi ed in ogni caso nel perseguimento del pubblico interesse, accordi con gli interessati (n.d.r.: al procedimento) al fine di determinare il contenuto discrezionale del provvedimento finale (n.d.r.: c.d. accordo integrativo), ovvero in sostituzione di questo (n.d.r.: c.d. accordo sostitutivo). In buona sostanza, si proponeva l'annullamento della presente gara uscendo dalla attuale fase di improduttiva attesa e/o di prolungamento dei tempi, e la successiva istaurazione di un tavolo da parte ed iniziativa dell'Autorità di Sistema Portuale con convocazione degli attuali interessati al procedimento di gara (i due soggetti che hanno manifestato richiesta di invito a gara e quindi senza pregiudizio dei diritti dei terzi), nella considerazione del pubblico interesse rappresentato dalla riattivazione dell'attività industriale legata all'uso del Bacino Grande in muratura (per il bacino galleggiante si prevedono oggettivi tempi dilatati per un affidamento concessorio). Il lavoro, portato avanti dal tavolo coordinato dall'Autorità di Sistema, avrebbe come obiettivo la creazione di una aggregazione tra gli stessi interessati alla gara sospesa, aggregazione di miglior convenienza in una delle forme previste dal vigente ordinamento giuridico, e, quindi, alla formazione di un accordo sostitutivo (del provvedimento di aggiudicazione) per una gestione comune, si direbbe cointestata, del Bacino Grande in muratura. Ciò porterebbe come risultato, qualora raggiunto, il conseguimento di un obiettivo da definirsi straordinario, costituito nel tempo dalla riattivazione del bacino nella sua completa funzionalità e nella ottimizzazione dell'uso dell'importante struttura: la convenienza sarebbe per i concessionari riuniti una maggior durata della concessione, a fronte degli adeguati investimenti che sarebbero in grado di mettere insieme e con prospettiva di uso del bacino galleggiante dopo il superamento delle sue attuali condizioni di inoperatività. Tengo a esporre nuovamente questa prospettiva nella consapevolezza, vissuta, che in un trascorso passato, ancora ben presente nella memoria collettiva portuale, funzionava un sistema di uso, per quanto diverso ma pur sempre condiviso, nel quale il Bacino grande in muratura rappresentava una risorsa tale da dare spazio, mediante apposita regolamentazione e con rubrica di utilizzo, alle attività sia del concessionario, sia di ogni altro soggetto imprenditoriale, pur appartenente al settore delle riparazioni navali, che ne facesse richiesta. Avv. Giorgio Gionfriddo



ALLA FINESTRA
Il ministro Calenda attende garanzie su Rebrab

PIOMBINO CALENDÀ NON HA INVIATO LA LETTERA A REBRAB

Aferpi, il ministro temporeggia

DAL MINISTERO dello sviluppo economico per ora non è partita la lettera ufficiale per contestare l'inadempienza di Aferpi, rispetto agli impegni stabiliti dall'addendum al contratto siglato il 30 giugno scorso. Tradotto in parole semplici significa che, alla data del 2 novembre, Rebrab rimane in sella e continua a controllare le Acciaierie di Piombino. I sindacati nell'incontro con il ministro Carlo Calenda, il 30 ottobre, avevano avuto di fronte uno scenario diverso. Calenda aveva parlato di lettera di inadempienza e in caso di mancato pagamento di stipendi o fornitori, anche dell'avvio delle procedure per arrivare alla dichiarazione di insolvenza. Ma il documento presentato in extremis dall'imprenditore algerino che si avvale della consulenza di un noto studio legale, (Gianni, Origoni, Grippo, Cappelli & Partners), ha fatto cambiare l'agenda del ministro. Ora si parla di valutare nei dettagli la lettera d'intenti di Rebrab e valutare bene

se le società indicate nella lettera sono affidabili oppure no. Rebrab ha fatto il nome della cinese Sirosteel equipment & engineering co. Limited per la realizzazione di un forno ad arco (da consegnare entro 24 mesi), per la parte finanziaria si cita una società di Dubai (Coastal group) e Hufaz Group pakistana che attraverso la Magnum Steel Industries Limited sarebbero disposte a un investimento del 50% nel capitale di Aferpi.

UN INVESTIMENTO di circa 50 milioni, dato per assunto che il capitale sociale di Aferpi è stato più volte indicato in cento milioni. Ma al di là di questi aspetti tecnici, da parte di Aferpi si fa filtrare un particolare non di poco conto e cioè che ci sarebbe tempo fino al 31 dicembre per valutare la situazione da parte del ministero. E quindi si apre una nuova fase con Rebrab che ritiene di poter far ripartire la fabbrica.

m.p.

CONFRONTO AUTORITA' DI SISTEMA - CONFINDUSTRIA MARCHE NORD SU SVILUPPO PORTI



ANCONA – A confronto sul futuro dei porti di Ancona e Pesaro. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, ha incontrato una delegazione di Confindustria Marche Nord, guidata dal presidente Claudio Schiavoni, accompagnato dal vicepresidente Mauro Papalini, per condividere la strategia di crescita e parlare degli investimenti previsti per gli scali come opportunità per il territorio.

“Crediamo nella necessità di collaborare nella costruzione del sistema portuale, ascoltando, oltre le istituzioni, le esigenze degli imprenditori, degli operatori, del mondo produttivo – ha detto il presidente Giampieri –, per questo abbiamo messo in piedi un'agenda di confronto con i rappresentanti delle associazioni di categoria, la Camera di Commercio, i sindacati dei lavoratori per cogliere le loro osservazioni e ascoltare i loro consigli e per far conoscere quali sono i nostri progetti per lo sviluppo di queste infrastrutture, fondamentali per l'economia delle Marche e per creare occasioni che si traducano in lavoro e occupazione”.

Claudio Schiavoni ha espresso apprezzamento e soddisfazione per i progetti illustrati. “La presenza a questo tavolo della gran parte delle aziende che operano nei porti di Ancona e Pesaro dimostra quanto il mondo industriale sia attento alla problematica del porto di cui si sente protagonista attivo. Soffermandoci sulla progettualità di interesse per il porto di Ancona prendiamo atto con soddisfazione che la visione presentataci conferma la volontà di rafforzare e razionalizzare le banchine e le aree retrostanti con l'obiettivo di rendere il porto dorico parte integrante della città e moderno. A questo punto è urgente affrontare il tema della viabilità in uscita dal porto di Ancona onde evitare che tutti gli sforzi vengano vanificati.

Solo porti efficienti, razionali e moderni possono consentire dinamiche positive per le nostre imprese. Plaudiamo anche alla concessione per Lisa Group a Pesaro: torneranno attività di manutenzione e refitting di grandi imbarcazioni e yacht fino a 60 metri. È la conferma, se mai ce ne fossero stati dubbi, che la cantieristica è asse portante e irrinunciabile nello sviluppo dell'economia portuale di Pesaro. Il nostro auspicio, infine, è che le tante opere in cantiere portino anche ulteriore linfa alle piccole imprese che operano sul territorio nella filiera delle costruzioni”.

All'incontro era presente anche l'assessore Ida Simonella in qualità di componente del Comitato di gestione e assessore al Porto e al Piano strategico del Comune di Ancona che, nel suo intervento, ha parlato del ruolo dello scalo dorico nell'implementazione del Piano strategico della città.

Fra gli interventi previsti ad Ancona, terminal delle Autostrade del mare, si è parlato dell'adeguamento della banchina 22, della ristrutturazione del mercato ittico, del nuovo terminal doganale allo scalo Marotti, con lo spostamento dei tir in quell'area. Per il porto di Pesaro, invece, è stata appena firmata la concessione a Lisa Group per il Cantiere Rossini, con lo sblocco di investimenti privati per circa 15 milioni e prospettive di occupazione, a regime, fino a 100 dipendenti fra diretti e indotto. Lo scalo pesarese, inoltre, è stato inserito nel programma di dragaggi del sistema portuale. Due i grandi progetti d'investimento ad Ancona che saranno fondamentali per lo sviluppo strategico di tutto il sistema.

Il primo riguarda il potenziamento del cantiere navale Fincantieri, proposto dall'amministratore delegato Giuseppe Bono. Il secondo, invece, la possibilità di fare dello scalo dorico un Home port crociere in grado di accogliere le navi “cruise” di ultima generazione.

Il sistema portuale, che è al centro della Macroregione Adriatico Ionica, è posto sulla direttrice di collegamento fra la Spagna e il Mediterraneo sud-orientale. Strategico, perciò, sarà l'accordo, in corso di definizione, fra l'Autorità di sistema del mare Adriatico centrale e l'Adsp del mar Tirreno centro settentrionale, che ha in Civitavecchia il porto principale, per promuovere, nel Centro Italia, un canale privilegiato di collegamento tra Adriatico e Tirreno unendo e semplificando i traffici fra Spagna, Grecia, Croazia e Turchia e creando i presupposti per un riconoscimento anche comunitario di questo corridoio.

Autorità di sistema portuale mar Adriatico centrale: Giampieri incontra delegazione Confindustria Marche

(FERPRESS) – Ancona, 2 NOV – A confronto sul futuro dei porti di Ancona e Pesaro. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, ha incontrato una delegazione di Confindustria Marche Nord, guidata dal presidente Claudio Schiavoni, accompagnato dal vicepresidente Mauro Papalini, per condividere la strategia di crescita e parlare degli investimenti previsti per gli scali come opportunità per il territorio.

“Crediamo nella necessità di collaborare nella costruzione del sistema portuale, ascoltando, oltre le istituzioni, le esigenze degli imprenditori, degli operatori, del mondo produttivo – ha detto il presidente Giampieri -, per questo abbiamo messo in piedi un’agenda di confronto con i rappresentanti delle associazioni di categoria, la Camera di Commercio, i sindacati dei lavoratori per cogliere le loro osservazioni e ascoltare i loro consigli e per far conoscere quali sono i nostri progetti per lo sviluppo di queste infrastrutture, fondamentali per l’economia delle Marche e per creare occasioni che si traducano in lavoro e occupazione”.

Claudio Schiavoni ha espresso apprezzamento e soddisfazione per i progetti illustrati. “La presenza a questo tavolo della gran parte delle aziende che operano nei porti di Ancona e Pesaro dimostra quanto il mondo industriale sia attento alla problematica del porto di cui si sente protagonista attivo. Soffermandoci sulla progettualità di interesse per il porto di Ancona prendiamo atto con soddisfazione che la visione presentataci conferma la volontà di rafforzare e razionalizzare le banchine e le aree retrostanti con l’obiettivo di rendere il porto dorico parte integrante della città e moderno. A questo punto è urgente affrontare il tema della viabilità in uscita dal porto di Ancona onde evitare che tutti gli sforzi vengano vanificati. Solo porti efficienti, razionali e moderni possono consentire dinamiche positive per le nostre imprese. Plaudiamo anche alla concessione per Lisa Group a Pesaro: torneranno attività di manutenzione e refitting di grandi imbarcazioni e yacht fino a 60 metri. È la conferma, se mai ce ne fossero stati dubbi, che la cantieristica è asse portante e irrinunciabile nello sviluppo dell’economia portuale di Pesaro. Il nostro auspicio, infine, è che le tante opere in cantiere portino anche ulteriore linfa alle piccole imprese che operano sul territorio nella filiera delle costruzioni”.

All’incontro era presente anche l’assessore Ida Simonella in qualità di componente del Comitato di gestione e assessore al Porto e al Piano strategico del Comune di Ancona che, nel suo intervento, ha parlato del ruolo dello scalo dorico nell’implementazione del Piano strategico della città.

Fra gli interventi previsti ad Ancona, terminal delle Autostrade del mare, si è parlato dell’adeguamento della banchina 22, della ristrutturazione del mercato ittico, del nuovo terminal doganale allo scalo Marotti, con lo spostamento dei tir in quell’area. Per il porto di Pesaro, invece, è stata appena firmata la concessione a Lisa Group per il Cantiere Rossini, con lo sblocco di investimenti privati per circa 15 milioni e prospettive di occupazione, a regime, fino a 100 dipendenti fra diretti e indotto. Lo scalo pesarese, inoltre, è stato inserito nel programma di dragaggi del sistema portuale. Due i grandi progetti d’investimento ad Ancona che saranno fondamentali per lo sviluppo strategico di tutto il sistema. Il primo riguarda il potenziamento del cantiere navale Fincantieri, proposto dall’amministratore delegato Giuseppe Bono. Il secondo, invece, la possibilità di fare dello scalo dorico un Home port crociere in grado di accogliere le navi “cruise” di ultima generazione.

Il sistema portuale, che è al centro della Macroregione Adriatico Ionica, è posto sulla direttrice di collegamento fra la Spagna e il Mediterraneo sud-orientale. Strategico, perciò, sarà l’accordo, in corso di definizione, fra l’Autorità di sistema del mare Adriatico centrale e l’Adsp del mar Tirreno centro settentrionale, che ha in Civitavecchia il porto principale, per promuovere, nel Centro Italia, un canale privilegiato di collegamento tra Adriatico e Tirreno unendo e semplificando i traffici fra Spagna, Grecia, Croazia e Turchia e creando i presupposti per un riconoscimento anche comunitario di questo corridoio.

Confronto su sviluppo porti "AdSp"-Confindustria Marche

ANCONA - A confronto sul futuro dei porti di Ancona e Pesaro. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, ha incontrato ieri una delegazione di Confindustria Marche Nord, guidata dal presidente Claudio Schiavoni, accompagnato dal vicepresidente Mauro Papalini, per condividere la strategia di crescita e parlare degli investimenti previsti per gli scali come opportunità per il territorio.

«Crediamo nella necessità di collaborare nella costruzione del sistema portuale, ascoltando, oltre le istituzioni, le esigenze degli imprenditori, degli operatori, del mondo produttivo - ha detto Giampieri -, per questo abbiamo messo in piedi un'agenda di confronto con i rappresentanti delle associazioni di categoria, la Camera di Commercio, i sindacati dei lavoratori per cogliere le loro osservazioni e ascoltare i loro
(continua a pagina 2)

Confronto su sviluppo

consigli e per far conoscere quali sono i nostri progetti per lo sviluppo di queste infrastrutture, fondamentali per l'economia delle Marche e per creare occasioni che si traducano in lavoro e occupazione».

Claudio Schiavoni ha espresso apprezzamento e soddisfazione per i progetti illustrati. «La presenza a questo tavolo della gran parte delle aziende che operano nei porti di Ancona e Pesaro dimostra quanto il mondo industriale sia attento alla problematica del porto di cui si sente protagonista attivo. Soffermandoci sulla progettualità di interesse per il porto di Ancona prendiamo atto con soddisfazione che la visione presentataci conferma la volontà di rafforzare e razionalizzare le banchine e le aree retrostanti

con l'obiettivo di rendere il porto dorico parte integrante della città e moderno. A questo punto è urgente affrontare il tema della viabilità in uscita dal porto di Ancona onde evitare che tutti gli sforzi vengano vanificati. Solo porti efficienti, razionali e moderni possono consentire dinamiche positive per le nostre imprese. Plaudiamo anche alla concessione per Lisa Group a Pesaro: torneranno attività di manutenzione e refitting di grandi imbarcazioni e yacht fino a 60 metri. È la conferma, se mai ce ne fossero stati dubbi, che la cantieristica è asse portante e irrinunciabile nello sviluppo dell'economia portuale di Pesaro. Il nostro auspicio, infine, è che le tante opere in cantiere portino anche ulteriore linfa alle piccole imprese che operano sul territorio nella filiera delle costruzioni».

All'incontro era presente anche l'assessore Ida Simone in qualità di componente del Comitato di gestione e assessore al Porto e al Pia-

no strategico del Comune di Ancona che, nel suo intervento, ha parlato del ruolo dello scalo dorico nell'implementazione del Piano strategico della città.

Fra gli interventi previsti ad Ancona, terminal delle Autostrade del mare, si è parlato dell'adeguamento della banchina 22, della ristrutturazione del mercato ittico, del nuovo terminal doganale allo scalo Marotti, con lo spostamento dei Tir in quell'area.

Per il porto di Pesaro, invece, è stata appena firmata la concessione a Lisa Group per il Cantiere Rossini, con lo sblocco di investimenti privati per circa 15 milioni e prospettive di occupazione, a regime, fino a 100 dipendenti fra diretti e indotto. Lo scalo pesarese, inoltre, è stato inserito nel programma di dragaggi del sistema portuale. Due i grandi progetti d'investimento ad Ancona che saranno fondamentali per lo sviluppo strategi-

co di tutto il sistema. Il primo riguarda il potenziamento del cantiere navale Fincantieri, proposto dall'amministratore delegato Giuseppe Bono. Il secondo, invece, la possibilità di fare dello scalo dorico un Home port crociere in grado di accogliere le navi "cruise" di ultima generazione.

Il sistema portuale, che è al centro della Macroregione Adriatico Ionica, è posto sulla direttrice di collegamento fra la Spagna e il Mediterraneo sud-orientale. Strategico, perciò, sarà l'accordo, in corso di definizione, fra l'Autorità di sistema del mare Adriatico centrale e l'Adsp del mar Tirreno centro settentrionale, che ha in Civitavecchia il porto principale, per promuovere, nel Centro Italia, un canale privilegiato di collegamento tra Adriatico e Tirreno unendo e semplificando i traffici fra Spagna, Grecia, Croazia e Turchia e creando i presupposti per un riconoscimento anche comunitario di questo corridoio.

Ancona e Pesaro: Lo sviluppo dei porti – Strategie e opportunità

ANCONA – A confronto sul futuro dei porti di Ancona e Pesaro. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, ha incontrato una delegazione di Confindustria Marche Nord, guidata dal presidente Claudio Schiavoni, accompagnato dal vicepresidente Mauro Papalini, per condividere la strategia di crescita e parlare degli investimenti previsti per gli scali come opportunità per il territorio.

“Crediamo nella necessità di collaborare nella costruzione del sistema portuale, ascoltando, oltre le istituzioni, le esigenze degli imprenditori, degli operatori, del mondo produttivo – ha detto il presidente Giampieri -, per questo abbiamo messo in piedi un'agenda di confronto con i rappresentanti delle associazioni di categoria, la Camera di Commercio, i sindacati dei lavoratori per cogliere le loro osservazioni e ascoltare i loro consigli e per far conoscere quali sono i nostri progetti per lo sviluppo di queste infrastrutture, fondamentali per l'economia delle Marche e per creare occasioni che si traducano in lavoro e occupazione”.

Claudio Schiavoni ha espresso apprezzamento e soddisfazione per i progetti illustrati. “La presenza a questo tavolo della gran parte delle aziende che operano nei porti di Ancona e Pesaro dimostra quanto il mondo industriale sia attento alla problematica del porto di cui si sente protagonista attivo. Soffermandoci sulla progettualità di interesse per il porto di Ancona prendiamo atto con soddisfazione che la visione presentataci conferma la volontà di rafforzare e razionalizzare le banchine e le aree retrostanti con l'obiettivo di rendere il porto dorico parte integrante della città e moderno.

A questo punto è urgente affrontare il tema della viabilità in uscita dal porto di Ancona onde evitare che tutti gli sforzi vengano vanificati. Solo porti efficienti, razionali e moderni possono consentire dinamiche positive per le nostre imprese. Plaudiamo anche alla concessione per Lisa Group a Pesaro: torneranno attività di manutenzione e refitting di grandi imbarcazioni e yacht fino a 60 metri. È la conferma, se mai ce ne fossero stati dubbi, che la cantieristica è asse portante e irrinunciabile nello sviluppo dell'economia portuale di Pesaro. Il nostro auspicio, infine, è che le tante opere in cantiere portino anche ulteriore linfa alle piccole imprese che operano sul territorio nella filiera delle costruzioni”.

All'incontro era presente anche l'assessore Ida Simonella in qualità di componente del Comitato di gestione e assessore al Porto e al Piano strategico del Comune di Ancona che, nel suo intervento, ha parlato del ruolo dello scalo dorico nell'implementazione del Piano strategico della città. Fra gli interventi previsti ad Ancona, terminal delle Autostrade del mare, si è parlato dell'adeguamento della banchina 22, della ristrutturazione del mercato ittico, del nuovo terminal doganale allo scalo Marotti, con lo spostamento dei tir in quell'area. Per il porto di Pesaro, invece, è stata appena firmata la concessione a Lisa Group per il Cantiere Rossini, con lo sblocco di investimenti privati per circa 15 milioni e prospettive di occupazione, a regime, fino a 100 dipendenti fra diretti e indotto.

Lo scalo pesarese, inoltre, è stato inserito nel programma di dragaggi del sistema portuale. Due i grandi progetti d'investimento ad Ancona che saranno fondamentali per lo sviluppo strategico di tutto il sistema. Il primo riguarda il potenziamento del cantiere navale Fincantieri, proposto dall'amministratore delegato Giuseppe Bono. Il secondo, invece, la possibilità di fare dello scalo dorico un Home port crociere in grado di accogliere le navi “cruise” di ultima generazione.

Il sistema portuale, che è al centro della Macroregione Adriatico Ionica, è posto sulla direttrice di collegamento fra la Spagna e il Mediterraneo sud-orientale. Strategico, perciò, sarà l'accordo, in corso di definizione, fra l'Autorità di sistema del mare Adriatico centrale e l'Adsp del mar Tirreno centro settentrionale, che ha in Civitavecchia il porto principale, per promuovere, nel Centro Italia, un canale privilegiato di collegamento tra Adriatico e Tirreno unendo e semplificando i traffici fra Spagna, Grecia, Croazia e Turchia e creando i presupposti per un riconoscimento anche comunitario di questo corridoio.

ANDARE OLTRE LA ZONA ECONOMICA SPECIALE PER SUPERARE LA CRISI DEL TERRITORIO

di ANTONIO MACCHIA*

Il dibattito di questi giorni in merito alla legittimazione ad essere considerato territorio che può beneficiare della Zes (Zone economiche speciali) fa occorrere la maggior parte delle menti locali, le quali però perdono di vista il reale problema che insiste nel nostro territorio.

Le somme che saranno stanziare con il Decreto per il Sud andranno a coprire le necessità di 8 regioni per una cifra totale di 20 miliardi di euro.

Una cifra importante se la si considera nel suo complesso, ma che si ridurrà a ben poco nella frammentazione che si andrà ad operare fra i vari territori.

Ovviamente si accoglie di buon grado tutto quanto possa rappresentare un miglioramento per il territorio, ma siamo molto lontani dal poter essere soddisfatti di una situazione che ci toccherà solo marginalmente.

I problemi della provincia di Brindisi sono ben più radicati e necessitano di ben altre attenzioni.

SEGUE A PAGINA IV >>>

MACCHIA*

Andare oltre la Zes per uscire dalla crisi economica

>>> CONTINUA DA PAGINA I

● Una recente e nota classifica vede Brindisi penultima fra i capoluoghi di provincia in quanto ad inquinamento, energia e verde urbano, se a questo si aggiunge che Brindisi detiene anche l'ulteriore primato negativo di essere fra le prime tre città più povere d'Italia, dobbiamo chiederci perché accade questo e quali siano gli indicatori che la rendono realmente in affanno.

La politica economica senza sbarramenti, tipica del paese da sfamare ha prodotto negli anni un tasso d'inquinamento molto alto, tant'è che a Brindisi si registra la presenza di innumerevoli malattie incurabili e rare, oltre che una crescente e costante presenza di morbidità per cause di lavoro dovute soprattutto ad una scarsa attenzione dei luoghi di lavoro, nonostante la cogente normativa in merito.

E quindi l'Inps trabocca di cassa integrazione, per la Provincia di Brindisi solo nel primo semestre del 2017 si è registrata una impennata del + 144%, dato questo che dovrebbe far riflettere soprattutto perché dopo non vi è possibilità di ricambio atteso lo stato di profonda crisi della Provincia di Brindisi e di tutti i settori industriali che da sempre hanno rappresentato un'eccezione per tutto il territorio nazionale.

Nello specifico in territorio di Brindisi la disoccupazione giovanile ha superato il 50% e questo dato è direttamente proporzionale alla instabilità data dai nuovi strumenti assunzionali, così come la dispersione scolastica sempre più in crescita quale grave segnale di povertà.

Quello che manca alla provincia Brindisi, e che potrebbe portare nuovi investimenti al territorio è stabilità e programmazione.

Non è possibile pensare di calendarizzare scadenze economiche importanti quando la maggior parte dei comuni della provincia sono commissariati, capoluogo compreso, così come non può pensarsi che se vi è un ufficio strategico (Camera di Commercio, Ufficio Agricoltura, Banca d'Italia, Autorità Portuale ecc) da sopprimere di fatto nel territorio, ciò debba avvenire sempre a scapito di Brindisi. Tutto ciò è unicamente

DATI DRAMMATICI

Cassa integrazione a + 144%, disoccupazione giovanile oltre il +50%



SEGRETARIO Antonio Macchia

addebitabile alla assoluta assenza di una classe politica che difenda il territorio senza riserve.

Chi potrebbe essere attratto dal territorio sicuramente se ne mantiene alla larga proprio per la grave situazione di instabilità ed mancanza di rappresentatività non ci rendono attrattivi. Ed allora, proprio approfittando di questo momento di particolare attivismo per mano di tutti, piuttosto che fossilizzarsi solo su Zes, si dovrebbe approfittare dell'occasione Zes, che ci porta ad essere presenti in tavoli istituzionali governativi, per rilanciare le richieste di aiuto del territorio, uscire dalla sindrome di Calimero e pretendere che il territorio medesimo sia attenzionato per quello che ha sempre messo a disposizione e che continua ad offrire.

In questo particolare momento storico occorre porre in essere politiche espansive ricorrendo anche a soluzioni urgenti e straordinarie per far ripartire l'economia. Il superamento della crisi economica non si proclama, ma si declina con i fatti!

Antonio Macchia*
Segretario Generale degli Brindisi

SVILUPPO

«I 200 milioni per le Zes non dureranno a lungo. Serve meno instabilità»

Le preoccupazioni della Cgil per l'economia del territorio



registrata un'impennata del 144 per cento, dato che dovrebbe far riflettere poiché dopo non c'è possibilità di reimpiego, visto lo stato di profonda crisi tutti i settori industriali presenti che da sempre hanno rappresentato l'eccellenza rispetto a tutto il territorio nazionale».

Gli altri indici che preoccupano il segretario sono quello della disoccupazione giovanile, che ha sfondato il tetto del 50 per cento, e della dispersione scolastica, segnale di una povertà in aumento. «Quello che manca e che potrebbe portare nuovi investimenti sul territorio - sostiene Macchia - sono stabilità e programmazione. Non è possibile pensare di calendarizzare scadenze economiche importanti quando la maggior parte dei Comuni sono commissariati, capoluogo compreso, così come non si può pensare che se c'è un ufficio strategico da sviluppare, questo debba essere sempre quello di Brindisi».

Le responsabilità, secondo il segretario della Cgil, sono addebitabili all'assenza di una classe politica che difenda il territorio. «Chi potrebbe essere tratto dalla città - fa notare Macchia - se ne tiene alla larga proprio per le gravi instabilità e mancanza di rappresentatività. E allora, approfittando di questo momento di attivismo, piuttosto che puntare solo su Zes, si dovrebbe cercare di essere presenti ai tavoli istituzionali governativi per rilanciare le richieste di aiuto del territorio, per uscire dalla "sindrome di Calimero" che ci affligge. In questo particolare momento storico, occorre porre in essere politiche espansive, ricorrendo anche a soluzioni urgenti e straordinarie per far ripartire l'economia».

M.Dis.

● I duecento milioni di euro stanziati dal governo per le Zes, le zone economiche speciali, potrebbero sembrare a prima vista un'ottima iniezione di carburante per quei territori che da tempo annaspiano, imbrigliati come sono nei mille lacci di una crisi che non ha precedenti a memoria d'uomo. Se, però, ci si ferma a riflettere sul fatto che quei duecento milioni saranno spalmati sulle otto regioni prese in considerazione dal provvedimento, tutto viene rapidamente ridimensionato, anche gli eventuali vantaggi che l'istituzione delle Zes dovrebbero portare.

Allora, alla luce degli innumerevoli problemi che affliggono Brindisi, bisognerebbe trovare soluzioni diverse e mirate per liberare le potenzialità della città e della provincia e riportare le cose alle loro reali dimensioni. Antonio Macchia, segretario generale

STATISTICHE NEGATIVE

Terza città in Italia per livello di povertà

● Secondo i dati dello studio City Rate del Forum della Pubblica Amministrazione Brindisi sarebbe la terza città più povera d'Italia dopo Vibo Valentia e Reggio Calabria.

Cassa integrazione al +144 per cento

● Le ultime rilevazioni, relative al primo semestre di quest'anno, parlano di un aumento del 144 per cento della cassa integrazione nel Brindisino.

Disoccupata la metà dei giovani brindisini

● Altro dato preoccupante, secondo il segretario della Cgil Antonio Macchia, è quello che riguarda la disoccupazione giovanile, che ormai sfiora il 50 per cento.

della Cgil di Brindisi ha richiamato tutti gli attori politici, sociali ed istituzionali a concentrarsi sulla difesa di un territorio in caduta libera per riprendere un cammino che, finalmente, porti a una crescita reale e non solo immaginata su carte e documenti.

«Il dibattito sulla Zes - afferma il segretario - fagocita la maggior parte delle menti locali che, così, perdono di vi-

sta il reale problema del nostro territorio. I duecento milioni stanziati col decreto per il Sud sono una cifra importante, se considerata nel suo complesso: questa, però, si ridurrà di parecchio una volta frammentata tra i vari territori». Tutto quello che può rappresentare un miglioramento per Brindisi, ovviamente, è accolto di buon grado anche dalla Cgil ma, secondo Macchia,

non si può essere soddisfatti di una situazione che toccherà la città solo marginalmente.

Il segretario riprende e ricorda le recenti classifiche, pubblicate pochi giorni fa, che vedono Brindisi tra le città più povere e meno vivibili d'Italia per trasmettere la gravità di una situazione che non può essere risolta con un panacollo caldo. «La politica economica senza sbarramenti -

sottolinea - ha prodotto negli anni un tasso d'inquinamento molto alto, tant'è che si registra la presenza di innumerevoli malattie incurabili e rare, oltre una crescente mobilità per cause dovute soprattutto a una scarsa attenzione sui luoghi di lavoro, nonostante la co-gente normativa in materia. L'Inps, poi, fa il pieno di cassa integrazione: solo nel primo semestre del 2017 si è re-

Brindisireport

"Brindisi approfitti della Zes per uscire dalla sindrome di Calimero"

Riceviamo e pubblichiamo una nota del segretario generale della Cgil Brindisi, Antonio Macchia, sulla Zes e sulla situazione economica della provincia di Brindisi.

Il dibattito di questi giorni in merito alla legittimazione ad essere considerato territorio che può beneficiare della Zes fagocita la maggior parte delle menti locali, le quali però perdono di vista il reale problema che insiste nel nostro territorio. Le somme che saranno stanziare con il Decreto per il Sud andranno a coprire le necessità di 8 regioni per una cifra totale di 200 milioni di euro. Una cifra importante se la si considera nel suo complesso, ma che si ridurrà a ben poco nella frammentazione che si andrà ad operare fra i vari territori. Ovviamente si accoglie di buon grado tutto quanto possa rappresentare un miglioramento per il territorio, ma siamo molto lontani dal poter essere soddisfatti di una situazione che ci toccherà solo marginalmente.

I problemi della provincia di Brindisi sono ben più radicati e necessitano di ben altre attenzioni. Una recente e nota classifica vede Brindisi penultima fra i capoluoghi di provincia in quanto ad inquinamento, energia e verde urbano, se a questo si aggiunge che Brindisi detiene anche l'ulteriore primato negativo di essere fra le prime tre città più povere d'Italia, dobbiamo chiederci perché accada questo e quali siano gli indicatori che la rendono realmente in affanno.

La politica economica senza sbarramenti, tipica dei paesi da sfamare ha prodotto negli anni un tasso d'inquinamento molto alto, tant'è che a Brindisi si registra la presenza di innumerevoli malattie incurabili e rare, oltre che una crescente e costante presenza di morbilità per cause di lavoro dovute soprattutto ad una scarsa attenzione dei luoghi di lavoro, nonostante la cogente normativa in merito.

E quindi l'Inps trabocca di cassa integrazione, per la Provincia di Brindisi solo nel primo semestre del 2017 si è registrata una impennata del + 144%, dato questo che dovrebbe far riflettere soprattutto perché dopo non vi è possibilità di reimpiego atteso lo stato di profonda crisi della Provincia di Brindisi e di tutti i settori industriali che da sempre hanno rappresentato un'eccellenza per tutto il territorio nazionale.

Nello specifico nel territorio di Brindisi la disoccupazione giovanile ha superato il +50% e questo dato è direttamente proporzionale alla instabilità data dai nuovi strumenti assunzionali, così come la dispersione scolastica sempre più in crescita quale grave segnale di povertà. Quello che manca alla provincia Brindisi, e che potrebbe portare nuovi investimenti sul territorio, è stabilità e programmazione.

Non è possibile pensare di calendarizzare scadenze economiche importanti quando la maggior parte dei comuni della provincia sono commissariati, capoluogo compreso, così come non può pensarsi che se vi è un ufficio strategico (Camera di Commercio, Ufficio Agricoltura, Banca d'Italia, Autorità Portuale, ecc) da sopprimere di fatto nel territorio, ciò debba avvenire sempre a scapito di Brindisi. Tutto ciò è unicamente addebitabile alla assoluta assenza di una classe politica che difenda il territorio senza riserve.

Chi potrebbe essere attratto dal territorio sicuramente se ne mantiene alla larga proprio per la grave situazione di instabilità e mancanza di rappresentatività non ci rendono attrattivi. Ed allora, proprio approfittando di questo momento di particolare attivismo per mano di tutti, piuttosto che fossilizzarsi solo su Zes, si dovrebbe approfittare dell'occasione Zes, che ci porta ad essere presenti ai tavoli istituzionali governativi, per rilanciare le richieste di aiuto del territorio, uscire dalla "sindrome di Calimero" e pretendere che il territorio medesimo sia attenzionato per quello che ha sempre messo a disposizione e che continua ad offrire.

In questo particolare momento storico, occorre porre in essere politiche espansive ricorrendo anche a soluzioni urgenti e straordinarie per far ripartire l'economia. Il superamento della crisi economica non si proclama, ma si declina con i fatti!

La commissione Ue sblocca il regime di agevolazioni per le aree economiche

Ai nastri le zone speciali

Si parte con Gioia Tauro, prima a far domanda

Entro la fine dell' anno avremo le prime «Zone economiche speciali» (o Zes) per il Mezzogiorno.

Due, al momento, i progetti già definiti per la creazione di zone economiche speciali.

Riguardano la Campania e Calabria, avendo queste due regioni approvato con delibere di giunta (Campania dgr 13/12/2016, dgr 4/07/2017 n. 405 e Calabria dgr 11/08/2015 n. 294) i criteri e le modalità per la costituzione delle Zes. La prima candidata Zes potrebbe essere quella di Gioia Tauro. Questo è quanto risulta ad ItaliaOggi in merito all' istituzione di zone economiche speciali e all' attribuzione di specifici benefici fiscali e amministrativi, così come previsto dagli articoli 4 e 5 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91 convertito nella legge 3 agosto 2017, n. 123 (cd. decreto Mezzogiorno).

Dopo una lunga trattativa la commissione Ue si è resa disponibile all' istituzione e al relativo riconoscimento di agevolazione per le zone economiche speciali.

Emanazione di due dpcm.

A breve verranno emanati due dpcm (da adottarsi su proposta del ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto col ministro dell' economia e delle finanze, col ministro delle infrastrutture e dei trasporti e col ministro dello sviluppo economico) attuativi del decreto Mezzogiorno.

Il primo decreto servirà a fissare i limiti delle Zes; il secondo ad individuare i criteri che riguardano benefici e semplificazioni burocratiche.

Ogni regione dovrà formulare all' esecutivo la propria proposta di istituzione della Zes, specificando le caratteristiche dell' area identificata. La proposta dovrà essere corredata da un piano di sviluppo strategico, nel rispetto delle modalità e dei criteri individuati dal decreto attuativo di prossima emanazione. Ciascuna Zes verrà istituita con dpcm. Il soggetto per l' amministrazione dell' area Zes sarà individuato in un Comitato di indirizzo, composto dal presidente dell' **autorità portuale** che lo presiede, da un rappresentante della regione, da un rappresentante della presidenza del consiglio dei ministri e da un rappresentante del ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Agevolazioni per le imprese ricadenti nelle Zes.

Le Zes saranno dotate di agevolazioni fiscali aggiuntive, rispetto al regime del credito d' imposta al Sud,

- segue

che possano essere così inquadrare: esenzione dall' imposta regionale sulle attività produttive (Irap) per i primi periodi d' imposta ed eventualmente negli esercizi successivi; esenzione dall' imposta sul reddito delle società (Ires) e dall' imposta sul reddito delle persone fisiche (Irpef) per i primi periodi d' imposta; riduzione delle imposte doganali e dell' imposta sul valore aggiunto (Iva) per l' importazione, l' esportazione, il consumo e la circolazione dei prodotti che entrano, che sono lavorati nella Zona economica speciale e che sono esportati dalla stessa Zes; esenzione dall' imposta municipale propria (Imu) e dalla tassa sui rifiuti (Tari) per i primi anni per gli immobili posseduti dalle imprese e utilizzati per l' esercizio delle nuove attività economiche; riduzione dei contributi sulle retribuzioni da lavoro dipendente a carico delle imprese per i primi anni di attività.

CINZIA DE STEFANIS

I lavori per la realizzazione delle Unità navali veloci della Marina Militare potrebbero aprire la strada ad altri investimenti

Riparte la cantieristica navale a Messina

Cresce l'interesse sulle mosse di Intermarine-Rodriquez e sulla possibile vendita a un colosso cinese

Lucio D' Amico «A settembre è stata trasferita dal cantiere di Sarzana a quello di Messina la prima Unpav (Unità navale polifunzionale ad alta velocità) destinata alla Marina Militare italiana, per eseguire attività di progettazione e per l' avvio della fase di allestimento dello scafo». La notizia, anticipata nei giorni scorsi dalla Gazzetta, è il segno che qualcosa sta davvero cambiando negli scenari della cantieristica navale italiana, con possibili ripercussioni, si spera positive, sul tessuto economico-sociale della nostra città.

Per anni - come il nostro giornale ha sistematicamente denunciato, nel silenzio colpevole di gran parte della politica messinese e degli enti e istituzioni territoriali -, si è assistito esattamente al contrario. La società Intermarine, del Gruppo Immsi che fa capo a Roberto Colaninno, ha di fatto "spogliato" la Rodriquez di tutto ciò che apparteneva alla sua storia e, dunque, alla storia di Messina e dell' intera Sicilia. Il nome, il marchio, le competenze, le commesse milionarie: tutto è stato "traslocato" dalla Zona falcata alla Liguria e quella che era la "controllata", è diventata l' impresa dominante.

Adesso, con i lavori delle due Unità navali ad alta velocità della Marina Militare, l' ex

Rodriquez torna ad avere un ruolo produttivo all' interno dell' holding. Tutto ciò avviene proprio nel momento in cui si fanno sempre più forti i "rumors" di una possibile acquisizione da parte di un altro Gruppo del ramo Immsi riguardante la cantieristica navale. Le voci insistenti parlano di una dichiarazione d' interesse, che sarebbe all' attenzione dei consulenti di Mediobanca, già espressa da una delle più importanti società cinesi del settore. Qualcuno fa il nome del cantiere "Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding" che dal 2015 risulta essere uno dei 5 principali Gruppi al mondo per ordini ricevuti o della società Jangsu controllata da "Yangzijiang New Yangzi Shipyard". Dovesse realizzarsi il progetto di acquisizione, potrebbero registrarsi massicci investimenti che riguarderebbero anche il Cantiere navale messinese.

È una fase storica cruciale per il Mediterraneo e, dunque, per lo Stretto, per i suoi porti e per le sue città. Non è un caso che proprio in queste settimane, su un altro fronte, si fa sempre più concreta la disponibilità di uno dei colossi del crocierismo internazionale, la svizzera Msc, a valutare la possibilità di investire sul territorio messinese, con la realizzazione e la futura gestione del Grande Acquario dello Stretto, il polo turistico che, su idea originaria del prof. Josè Gambino, dovrebbe essere uno dei fiori all' occhiello della "nuova" Falce.

PALERMO, MERCI IN CALO NEL TRIMESTRE

PALERMO. Nel terzo trimestre del 2017 il traffico delle merci movimentato dal porto di Palermo è diminuito del 4,7% attestandosi a 1,60 milioni di tonnellate rispetto a 1,68 milioni di tonnellate nel periodo luglio-settembre dello scorso anno. Le merci varie sono ammontate a 1,48 milioni di tonnellate (-4,3%), di cui 1,45 milioni di tonnellate di rotabili (-4,7%) e 36 mila tonnellate di carichi containerizzati (+15,7%). Le rinfuse liquide sono calate del 3,5% e in diminuzione sono risultate anche le rinfuse secche che hanno totalizzato 19 mila tonnellate (-33,4%).

Micari chiude la sua campagna sul traghetto

PALERMO - Fabrizio Micari, candidato Presidente della Regione del Centrosinistra, chiuderà la campagna elettorale con una traversata in traghetto sullo Stretto di Messina. Un viaggio di andata e ritorno con giovani e imprenditori siciliani. La partenza è oggi alle ore 14.20, dal porto di Messina con gli imprenditori che chiedono alla politica di collegarli all' Italia e all' Europa; rientro alle ore 15.20 con i ragazzi che da Villa San Giovanni torneranno in Sicilia.

"Una Regione con le carte in regola, che guarda ai giovani e alle imprese, che costruisca una Sicilia moderna, semplice, efficiente, trasparente e che abbia una sola missione: lo sviluppo e il lavoro. Il mio progetto è il Futuro, è la Sicilia 2030, un' Isola che diventi ponte tra Mediterraneo ed Europa", dice Micari. Sul traghetto il candidato incontrerà i giornalisti. Con lui, Matteo Richetti, portavoce nazionale del Partito democratico.

L' appuntamento per la stampa è alle 14 agli imbarchi del porto di Messina. Da Palermo sarà attivo un servizio navetta per i giornalisti con partenza da piazza Politeama alle ore 11, il rientro è previsto alle 18. Alle 18.30 Fabrizio Micari, Matteo Richetti, Maurizio Martina, ministro per le Politiche agricole, e tutti i leader della coalizione in Sicilia si recheranno a

Brancaccio nella casa museo Don Pino Puglisi dov' è previsto un momento di raccoglimento nella piazza Anita Garibaldi dove fu ucciso il parroco antimafia.

"Ho iniziato questa mia sfida gentile - sottolinea Micari deponendo un fiore per Don Pino. Ritorno qui non per chiudere la campagna elettorale, ma per aprire da qui una nuova stagione".

DESIGNATA DA CONFCOMMERCIO

Maria Gloria Giani sarà al tavolo della Risorsa mare dell'Authority



Maria Gloria Giani

LIVORNO

Un nuovo e prestigioso incarico per Maria Gloria Giani, imprenditrice livornese che opera nel campo marittimo e che è presidente del Propeller Club Livorno. In relazione alla costituzione del Tavolo di Partenariato della Risorsa Mare dell'Autorità di Sistema Por-

tuale del Mar Tirreno Settentrionale, la Confcommercio - Imprese per l'Italia ha designato infatti Maria Gloria Giani quale rappresentante supplente della categoria Operatori del Turismo o Commercio operanti in porto. Un incarico che testimonia l'apprezzamento per le qualità professionali dell'imprenditrice livornese.

Ministro De Vincenti e Micari: Impegno per il porto di Cefalù

Un chiaro impegno per il porto di Cefalù è stato chiesto stasera dal sindaco Rosario Lapunzina al ministro per la coesione territoriale ed il mezzogiorno, l' economista universitario Claudio De Vincenti, presente nella cittadina normanna, insieme al deputato e sindaco di Pollina Magda Culotta ed al segretario provinciale Carmelo Miceli per sostenere la candidatura a presidente della regione di Fabrizio Micari. Il segretario cittadino Daniele Tumminello ha chiesto a Micari di prendere un impegno con la città e di rispettarlo per favorirne lo sviluppo insieme a quello delle Madonie. Berlusconi ha anticipato di 2 mesi Natale - ha detto il ministro De Vincenti - parlando di miliardi per la Sicilia; i governi di centro-destra hanno, invece, destinato risorse soprattutto al Nord Italia. Ed ancora: l' amarezza per gli ultimi 5 anni di governo siciliano non va canalizzata nè verso il populismo del Movimento 5 Stelle, nè verso il ritorno del centro-destra. Il ministro ha ricordato 3 recenti provvedimenti del governo: oltre 8 miliardi per le città di Palermo, Catania e Messina; il credito d' imposta per le imprese che investono ed assumono lavoratori; "resto al sud" per l' occupazione dei giovani. Infine, nel suo intervento Fabrizio Micari ha confermato l' impegno per il porto di Cefalù, importante moltiplicatore di sviluppo per la città ed il comprensorio ed ha rivendicato una politica della concretezza, dalle mani pulite e dalle carte in regola.

The Medi Telgraph

Genova aspetta "Msc Fantasia" col fiato sospeso / IL CASO

Genova - Ponte Doria ancora inagibile. E la previsione di forti piogge complica la situazione.



Genova - Se arrivasse in porto con tutte le cabine prenotate, bisognerebbe far fronte allo sbarco di oltre 3 mila passeggeri. A Ponte Caracciolo comunque l'ordine di grandezza della sfida logistica sarà quello, senza contare gli oltre mille uomini di equipaggio che **permettono alla [Msc Fantasia](#) di navigare**.

Il problema è che la nave, che è lunga 333 metri, sarà costretta ad attraccare in un molo che con le crociere ha poco a che fare e che si trova a poca distanza dai container di Calata Sanità (il Terminal Sech), su una banchina dedicata ai traghetti. E non c'è alcuna struttura per accogliere la massa di crocieristi e i loro bagagli. Tutta colpa dell'inagibilità di Ponte Doria: **[la banchina è crollata da un paio di mesi e l'attracco delle navi da crociera in sicurezza è diventato impossibile](#)**. Così con la stazione marittima occupata dalla "cugina" più grande, Msc Meraviglia, l'unica soluzione è spostare in un molo commerciale le altre navi. Sino ad oggi la situazione ha retto bene:

«Abbiamo garantito i servizi», spiega [Edoardo Monzani](#), numero uno di Stazioni Marittime, la società che gestisce il traffico dei traghetti e delle navi da crociera.

Ma la "Fantasia" arriverà alle 7.30 del mattino di domenica, quando le condizioni meteo su Genova non saranno positive: è prevista una forte pioggia che renderà tutte le operazioni molto complicate. I passeggeri sbarcheranno dalla nave e dovranno salire sugli autobus di Amt che Stazioni Marittime («la collaborazione in questi mesi ha funzionato bene» ha spiegato Monzani) ha affittato come navette per trasferire quella massa di crocieristi sino a Ponte Parodi, dove la struttura consente al riparo dalle intemperie di effettuare quelle operazioni che a Ponte Caracciolo non sarebbe possibile portare a termine: «Al terminal di Ponte Andrea Doria saranno effettuate le operazioni di check-in e di consegna bagagli» conferma Monzani. È quello l'hub di smistamento della nave che dovrà sbarcare e imbarcare i passeggeri.

- segue

E quel percorso per arrivarci di un chilometro e mezzo, sarà lo stesso per il trasporto dei bagagli: sotto la pioggia non sarà facile per i *camalli* trasferire avanti e indietro tutte quelle valigie. In un primo momento l'Autorità portuale per fronteggiare l'emergenza aveva pensato alla costruzione di una struttura provvisoria, poi non se n'è fatto più nulla.

L'altra sfida sono i tempi: la nave dovrà ripartire **alle 17 e se nove ore e mezza sembrano tante, in quelle condizioni non sarà facile completare le operazioni di sbarco e imbarco sotto la forte pioggia**: «È una situazione di emergenza» ammette Monzani. «Entro il 15 novembre spero che possa partire la gara per i lavori di ripristino della banchina di Ponte Andrea Doria. Poi a gennaio i lavori dovrebbero cominciare e serviranno altri tre mesi perché vengano completati. Purtroppo i tempi burocratici sono questi. E sono lunghi». La stagione crocieristica sta per entrare nella pausa invernale e in questo caso è una fortuna, perché senza un accosto e con condizioni meteo pesanti, il rischio di intoppi è altissimo.

«Per fortuna dopo l'arrivo di *Fantasia* vivremo più sereni perché le navi cominceranno a calare di numero e potremo gestirle dalla Stazione Marittima». Poi in primavera tutto dovrebbe tornare alla normalità, proprio in coincidenza con l'aumento del traffico di traghetti e navi da crociera. Quest'anno l'emergenza è stata tamponata, ma per dirlo con certezza bisognerà aspettare domenica.

Il Secolo XIX

Emergenza crociere: Genova aspetta Fantasia col fiato sospeso

Ponte Doria inagibile, passeggeri trasferiti a bordo di autobus

GENOVA. Se arrivasse in porto con tutte le cabine prenotate, bisognerebbe far fronte allo sbarco di oltre 3 mila passeggeri. A Ponte Caracciolo comunque l'ordine di grandezza della sfida logistica sarà quello, senza contare gli oltre mille uomini di equipaggio che permettono alla Msc Fantasia di navigare.

Il problema è che la nave, che è lunga 333 metri, sarà costretta ad attraccare in un molo che con le crociere ha poco a che fare e che si trova a poca distanza dal container di Calata Sanità (il Terminal Sech), su una banchina dedicata ai traghetti. E non c'è alcuna struttura per accogliere la massa di crocieristi e i loro bagagli. Tutta colpa dell'inagibilità di Ponte Doria: la banchina è crollata da un paio di mesi e l'attracco delle navi da crociera in sicurezza è diventato impossibile. Così con la stazione marittima occupata dalla "cugina" più grande, Msc Meraviglia, l'unica soluzione è spostare in un molo commerciale le altre navi. Sino ad oggi la situazione ha retto bene: «Abbiamo garantito i servizi», spiega Edoardo Monzani, nu mero uno di Stazioni Marittime, la società che gestisce il traffico dei traghetti e delle navi da crociera. Ma la "Fantasia"

arriverà alle 7.30 del mattino di domenica, quando le condizioni meteo su Genova non saranno positive: è prevista una forte pioggia che renderà tutte le operazioni molto complicate. I passeggeri scenderanno dalla nave e dovranno salire sugli autobus di Amt che Stazioni Marittime («la collaborazione in questi mesi ha funzionato bene» ha spiegato Monzani) ha affittato come navette per trasferire quella massa di crocieristi sino a Ponte Parodi, dove la struttura consente al riparo dalle intemperie di effettuare quella operazioni che a Ponte Caracciolo non sarebbe possibile portare a termine: «Al terminal di Ponte Andrea Doria saranno effettuate le operazioni di check-in e di consegna bagagli» conferma Monzani. È quello l'hub di smistamento della nave che dovrà sbarcare e imbarcare i passeggeri. E quel percorso per arrivarci di un chilometro e mezzo, sarà lo stesso per il trasporto dei bagagli: sotto la pioggia non sarà facile per i camalli trasferire avanti e indietro tutte quelle valigie. In un primo momento l'**Autorità portuale** per fronteggiare l'emergenza aveva pensato alla costruzione di una struttura provvisoria, poi non se n'è fatto più nulla.

L'altra sfida sono i tempi: la nave dovrà ripartire alle 17 e se nove ore e mezza sembrano tante, in quelle condizioni non sarà facile completare le operazioni di sbarco e imbarco sotto la forte pioggia: «È

- segue

una situazione di emergenza» ammette Monzani. «Entro il 15 novembre spero che possa partire la gara per i lavori di ripristino della banchina di Ponte Andrea Doria. Poi a gennaio i lavori dovrebbero cominciare e serviranno altri tre mesi perché vengano completati. Purtroppo i tempi burocratici sono questi. E sono lunghi». La stagione crociera stica sta per entrare nella pausa invernale e in questo caso è una fortuna, perché senza un accosto e con condizioni meteo pesanti, il rischio di intoppi è altissimo. «Per fortuna dopo l'arrivo di Fantasia vivremo più sereni perché le navi cominceranno a calare di numero e potremo gestirle dalla Stazione Marittima». Poi in primavera tutto dovrebbe tornare alla normalità, proprio in coincidenza con l'aumento del traffico di traghetti e navi da crociera. Quest'anno l'emergenza è stata tamponata, ma per dirlo con certezza bisognerà aspettare domenica.
www.themeditelegraph.it

SIMONE GALLOTTI

Porti da crociere e impianti GNL le compagnie lamentano ritardi

GENOVA Avanti piano, e va bene: ma fino a un certo punto. Perché se i tempi si allungano per realizzare i grandi terminal delle crociere prendiamo come esempio Livorno, ma anche La Spezia, per non parlare di Venezia l'associazione internazionale delle crociere CLIA mette il dito nella piaga e bacchetta l'Italia per i ritardi nelle infrastrutture dedicate. Da Roberto Martinoli (CLIA Italia) a Neil Palomba (Costa-Carnival) a Leonardo Massa (MSC crociere) è stato tutto un sottolineare (su Il Sole-24 Ore in un'apposito servizio) le carenze in fatto di servizi al comparto cruiser. Due i punti sui quali sono state espresse preoccupazioni: l'assoluto ritardo di stazioni portuali di stoccaggio e rifornimento di GNL per le navi e la carenza di grandi bacini di carenaggio adatti alle sempre maggiori dimensioni dei palazzi naviganti. Sul GNL i giudizi di tutte le compagnie convergono: solo Barcellona, nel Mediterraneo occidentale, è già in grado di rifornire le navi da crociera. In Italia c'è il terminale offshore OLT di Livorno che è sempre in attesa delle autorizzazioni a rifornire le bettoline che potrebbero servire le navi nel porto labronico, ma tutta la pianificazione della nuova area passeggeri (si veda il layout in testa a questo stesso articolo) non sembra prevedere una stazione di GNL vera e propria. Genova non è da meno e se i progetti sono tanti, in continua crescita, le stazioni già avviate si contano sulle dita di una mano. Più avanti di tutti secondo le indicazioni dei manager delle compagnie è il centro GNL di Oristano, che però potrà solo servire ad eventuali bettoline, perché non ci sono in quel sito interessi (e attrezzature) per le grandi navi. Se non si provvederà in tempi più che veloci è la conclusione delle grandi compagnie cruiser l'Italia rischia di perdere una grande occasione, quella di un business che si prevede in continua crescita. E' stato ricordato che il business della blue economy per l'Italia vale 43 milioni di euro l'anno (3,5% del Pil) e 835 mila posti di lavoro, con la crocieristica in pole position. Nel 2018, cioè l'anno che sta arrivando, in Italia avremo 10,8 milioni di passeggeri (+6,4%). Ma le prime navi a GNL cominceranno già ad affacciarsi sui nostri porti: con Costa Smeralda prevista in servizio tra la fine del 2018 e l'inizio del 2019. Le altre compagnie arriveranno a ridosso: e se le strutture di rifornimento non saranno pronte, gli itinerari italiani saranno falciati.